

3. Ikke-teknisk resumé

VVM-redegørelsen behandler de miljømæssige konsekvenser af omlægning af den tunge trafik på Ring 2 fra Strandpromenaden–Strandøre til Strandvænget–Strandvejen. Alle vurderinger er foretaget med udgangspunkt i dagens situation (referencesituationen) som en sammenligning mellem situationerne, hvis trafikken omlægges, henholdsvis ikke omlægges. Begge dele vurderes for årene 2005 og 2010.

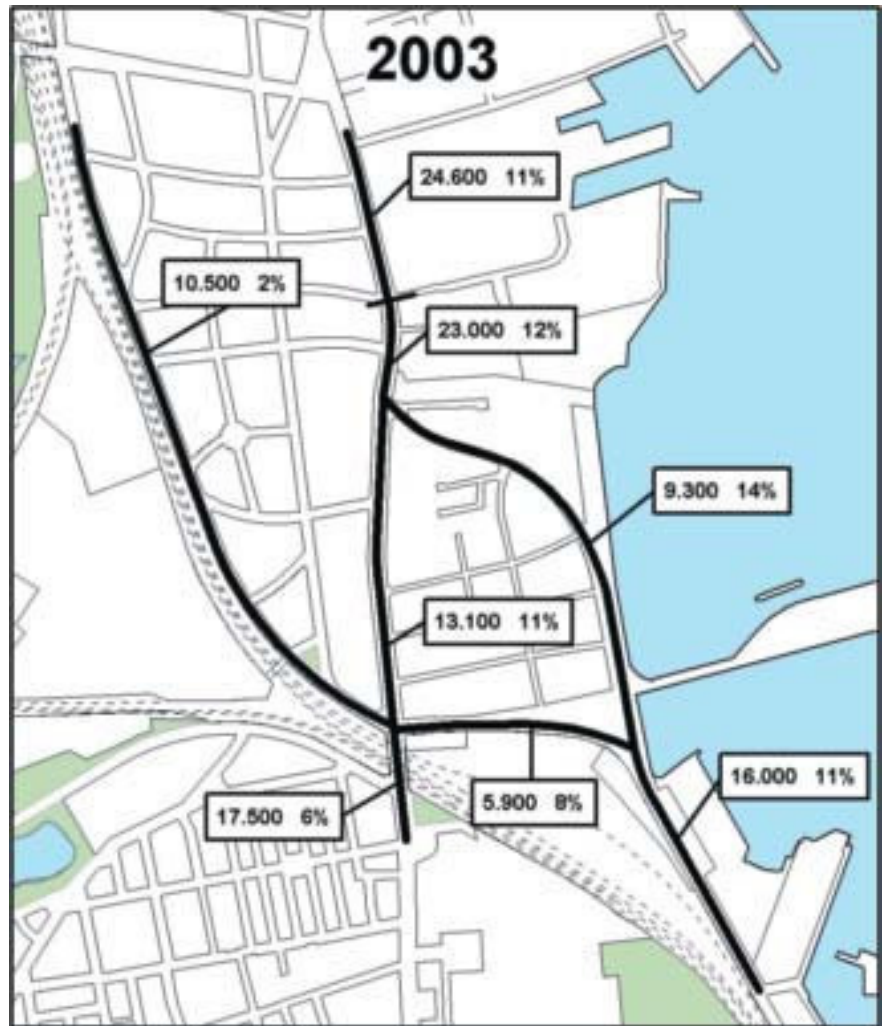
I dette afsnit gennemgås VVM-redegørelsen med et ikke-teknisk ordvalg, og i kapitel 4 foretages den tekniske gennemgang. Derudover er der udarbejdet mere detaljerede tekniske noter som kan findes via referencelisten bag i publikationen.

Følgende emner behandles:

- Baggrund og trafikale forudsætninger
- Hovedforslag og alternativer
- Trafikale vurderinger
- Trafikkens miljøpåvirkning
- Natur, kultur og rekreative forhold
- Andre påvirkninger
- Afværgeforanstaltninger

Baggrund og trafikale forudsætninger

Københavns Kommune ønsker at omlægge den tunge trafik på Ring 2 fra Strandpromenaden – Strandøre til Strandvænget – Strandvejen. Årsagen hertil er bl.a., at Strandøre oprindeligt er bygget som en villavej og derfor ikke er egnet til at bære den mængde tung trafik, der i dag belaster vejen. Københavns Kommune er i samarbejde med Københavns Havn, Trafikministeriet og Finansministeriet i færd med at undersøge mulighederne for at etablere en ny vejforbindelse mellem Strandvænget og Helsingørmotorvejen. En sådan vejforbindelse vil aflaste den nuværende Ring 2 for en



Årsdøgntrafikken i 2003 (referencesituationen). Procenttallene viser den tunge trafiks andel af den samlede biltrafik.

væsentlig del af trafikken, og kommunen ønsker derfor ikke på nuværende tidspunkt at bruge store midler på en gennemgribende reovering af Strandøre.

Omlægningen af den tunge trafik på Ring 2 bliver derfor betragtet som en midlertidig løsning, der nødvendiggøres af, at belægningen på Strandøre er udsat for et uforholdsmæssigt stort slid pga. den tunge trafik.

Københavns Kommunes planer om en ny vejforbindelse mellem Strandvænget og Helsingørmotorvejen er i overensstemmelse med HURs Trafikplan

2003, hvor det fremgår, at der skal bygges en vej fra Ringmotorvejen via Lyngbyvej til Københavns Nordhavn. Der er nedsat et udvalg med deltagelse af Københavns Kommune, Københavns Havn, Trafikministeriet og Finansministeriet, som skal belyse de forskellige muligheder for en sådan vejforbindelse.

Hovedforslag og alternativer

I hovedforslaget omlægges den tunge trafik fra Strandpromenaden – Strandøre til Strandvænget – Strandvejen. Omlægningen sker ved opsætning af skilte, og desuden vil krydset Strandvejen/Strandvænget/Ryvangs Allé bli-

3. Ikke-teknisk resumé

ve ombygget for at sikre, at de tunge køretøjer kan komme omkring hjørnet af Strandvejen og Strandvænget, og for at forbedre krydsets kapacitet.

I nulalternativet fremskrives dagens situation, og hverken vejnettet eller trafikstrukturen ændres. Nulalternativet bruges til at sammenligne med miljøeffekterne af hovedforslaget.

Den planlagte nye vejforbindelse fra Københavns Nordhavn til Motorring 3 kan betragtes som et – langsigtet – alternativ til trafikomlægningen på Ring 2, men det er ikke realistisk at denne forbindelse kan tages i anvendelse før om måske 5-10 år. Udover nulalternativet er der efter HURs vurdering ikke andre realistiske alternativer til hovedforslaget.

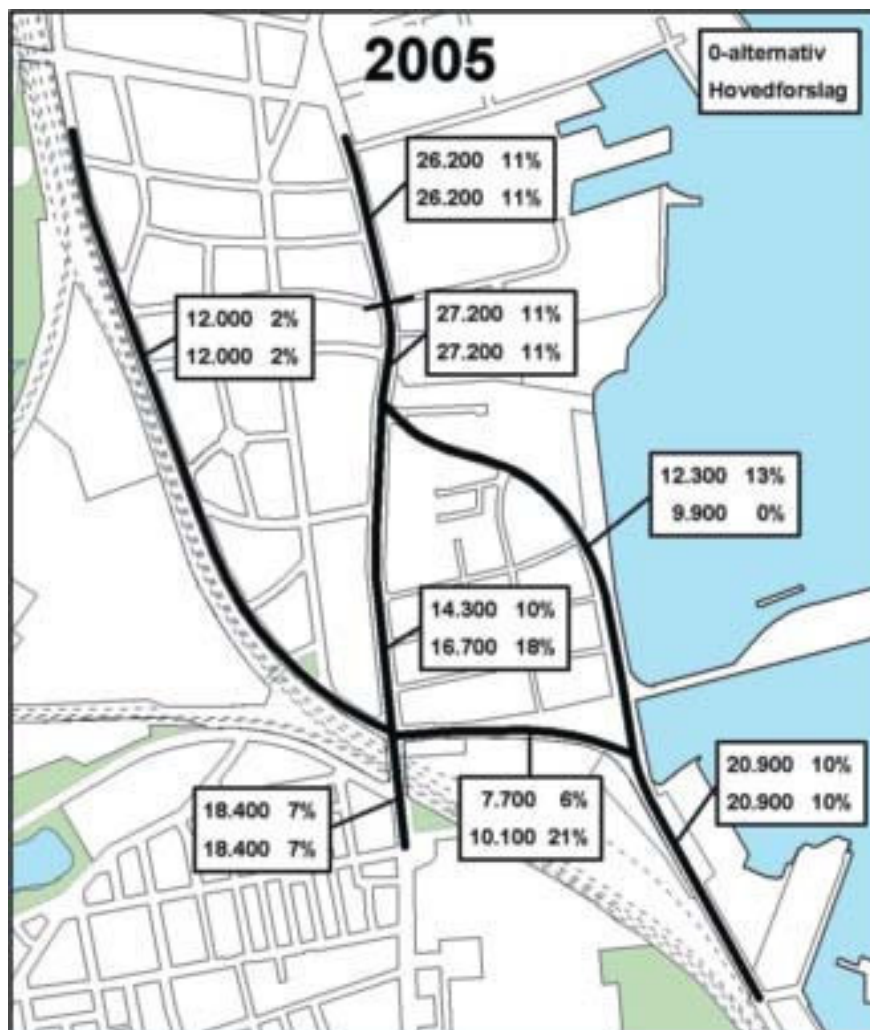
Trafikale vurderinger

Trafikken i 2003 er fundet ud fra tællinger og vises på nedenstående figur. Med udgangspunkt i denne trafik er trafikken i nulalternativet beregnet for 2005 og 2010.

Fra 2003 til 2010 stiger trafikken med mellem 15 og 60 %, idet de største stigninger ses på Strandøre, Strandpromenaden og Strandvænget.

Ved hovedforslaget omlægges al tung trafik samt knap 10 % af personbiltrafikken fra Strandøre - Strandpromenaden til Strandvejen - Strandvænget. Der sker en fordobling af den tunge trafik på Strandvejen, og en firedobling på Strandvænget.

Det er foretaget simulering af den omlagte trafik for at vise, at det kan lade sig gøre at afvikle den øgede trafik i krydset Strandvejen/Strandvænget. Simuleringer viser, at der kan opstå



Årsdøgntrafikken i nulalternativet hhv. Hovedforslaget i 2005. Procenttallene viser den tunge trafiks andel af den samlede trafik

køddannelser i eftermiddagsmyldretiden i 2010. Disse køddannelser kan dog forhindres ved hjælp mindre ombygninger eller justering i signalanlægget.

Det er HURs vurdering, at trafikken vil kunne afvikles på Strandvænget/ Strandvejen uden væsentlige trafikale problemer.

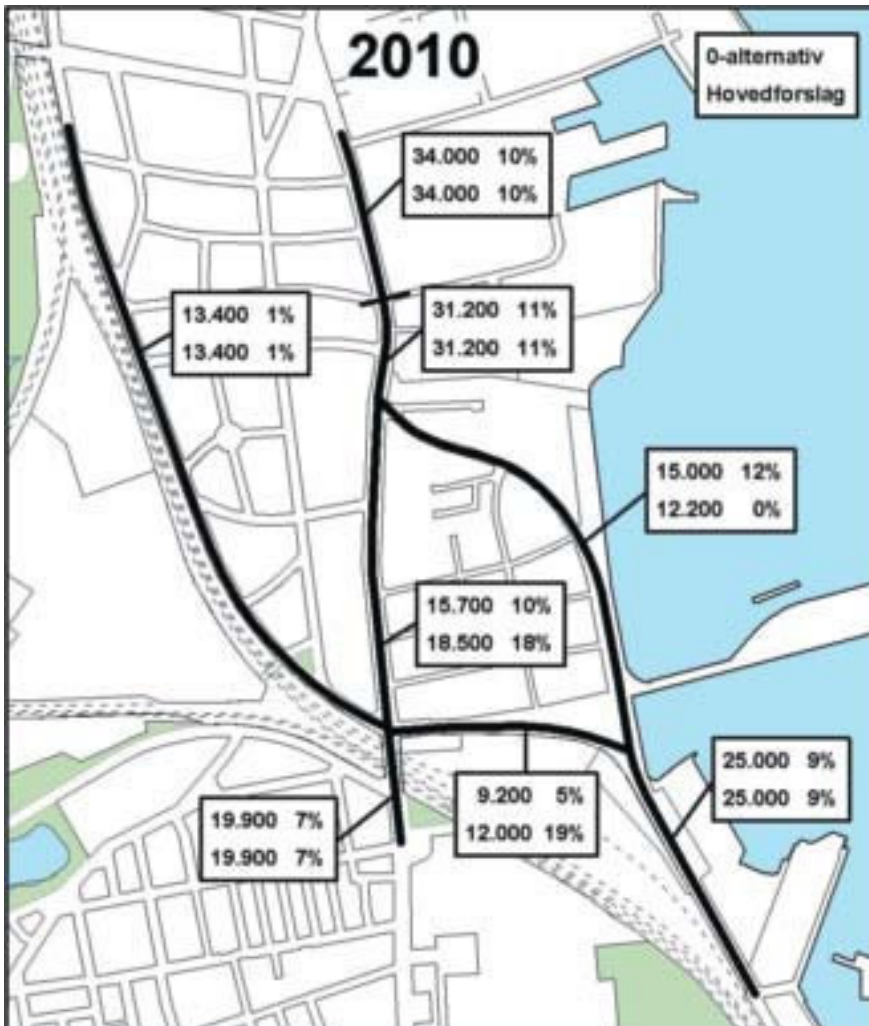
Trafikkens miljøpåvirkning

Energiforbrug og CO₂-emissioner vil være en smule højere i hovedforslaget end i nulalternativet, fordi den tunge trafik her skal tilbagelægge en lidt længere rute.

Luftforurening fra vejtrafikken har konsekvenser både lokalt, regionalt og globalt. I VVM-redegørelsen er DMUs gadeluftsmode (OSPM) blevet anvendt til beregninger af luftforureningen i de forskellige alternativer. Beregningerne tyder på, at luftkvalitetsgrænsen for benzen og kulilte vil kunne overholdes med god margin i begge alternativer. Luftens indhold af kvælstofoxider vil være tæt på grænseværdierne i 2010.

Det er HURs vurdering, at hovedforslaget ifølge de gennemførte beregninger ikke vil medføre, at der vil ske overskridelser af de vejledende græn-

3. Ikke-teknisk resumé



Årsdøgntrafikken i nulalternativet hhv. Hovedforslaget i 2010. Procenttallene viser den tunge trafiks andel af den samlede trafik

seværdier for luftforurening i de berørte gader. Den forventede udvikling i luftens indhold af kvælstofilter og partikler må dog vurderes som et generelt problem i København. Forholdene på de her omhandlede vejstrækninger adskiller sig i den sammenhæng imidlertid ikke fra andre større veje i byen, og HUR finder derfor, at de angivne ændringer luftkvaliteten i området efter omstændighederne må vurderes som miljømæssigt acceptable i VVM-sammenhæng.

Med hensyn til støj, så er vejtrafik den vigtigste kilde til støjgener i Danmark, ikke mindst i byerne. I denne redegø-

relse er den nordiske beregningsmodel for vejtrafikstøj anvendt. Støjberegningerne viser, at støjen på Strandøre/Strandpromenaden reduceres med 3 dB(A). På Strandvænget vil støjen tilsvarende stige ca. 3 dB(A). Langs Strandvejen stiger støjen 1,5 dB(A).

Ved sammenligning med tallene for 2010 fremgår det, at hovedforslaget øger det samlede antal af boliger udsat for mere end 55 dB(A) med 18. Antallet af boliger, der er udsat for mere end 65 dB(A) øges med 11.

Det er HURs vurdering af støjforholdene, at hovedforslaget medfører en omfordeling af støjbelastningen i området. På Strandøre/Strandpromenaden falder belastningen som nævnt med 3dB, men den stiger til gengæld 3 dB på Strandvænget og 1,5 dB på Strandvejen. Erfaringsmæssigt skal støjen ændres 2-3 dB, før det er muligt at opfatte ændringen. På den baggrund vurderes det, at hovedalternativet medfører en væsentlig forøgelse af trafikstøjen på Strandvænget. Det skal derfor sikres, at relevante afværgeforanstaltninger undersøges og tages i anvendelse for at mindske generne.

Hovedforslaget medfører en stigning i antallet af støjbelastede boliger med 18 (til 1046) og antallet af stærkt støjbelastede boliger med 11 (til 437). Tallene viser efter HURs vurdering, at der er et generelt støjproblem langs de større veje i storbyen, men at de ændringer, som hovedforslaget giver anledning til, ikke i sig selv er af en sådan størrelsesorden – eller afviger fra tilsvarende ændringer ved andre nødvendige trafikreguleringer i byen - at de gør den omhandlede trafikomlægning miljømæssigt uacceptabel.

Det fremtidige antal trafikuheld er beregnet for de 4 vejstrækninger. Beregningerne viser, at det beregnede antal uheld er stort set ens i hovedforslag- og nulalternativ for de respektive årstal.

En vejs barriereeffekt er et udtryk for dens barrierevirkning (trafikmængde, vejens bredde, bilernes hastighed) sammenholdt med behovet for krydsning af vejen. Typisk er der f.eks. et stort krydsningsbehov i indkøbsgader.

3. Ikke-teknisk resumé

Barriereeffekten er beregnet med den metode, der er beskrevet i Planstyrelsens vejledning: 'Miljø og trafik i kommuneplanlægningen'.

Beregningerne viser, at trafikomlægningen ændrer barrierevirkningen, således at den på Strandøre - Strandpromenaden falder fra moderat til lille, mens den på Strandvænget stiger fra stor til uovervindelig (uden særlige støttepunkter e.a.). Strandvejen karakteriseres som uovervindelig i både hovedforslag og nulalternativ.

Efter HURs vurdering er der ikke noget i de angivne beregninger af uheld eller barriereeffekt, der taler afgørende imod, at hovedforslaget realiseres.

Natur, kultur og rekreative forhold

Der er ingen særlige arter (flora, fauna, naturtyper) i det pågældende område, og der er ingen særlige beskyttelsesområder i umiddelbar nærhed.

Hovedforslagets opsætning af skilte og omlægning af krydset Strandvænget/Strandvejen forventes ikke at medføre større gravearbejder med kulturhistorisk/arkæologiske konsekvenser. Der er ikke særlig bevaringsværdige kulturspor, der berøres af projektet.

Hvad angår friluftsliv og rekreative forhold vil hovedforslaget fredeliggøre promenaden langs Svanemøllebugten og lette adgangen til de rekreative arealer her, men til gengæld lægge en lidt større støjbelastning på haverne langs Strandvænget.

Det er HURs vurdering, at der ikke er natur- eller kulturhistoriske forhold, der påvirkes af projektet. Det er her-

udover HURs vurdering, at ændringerne i friluftslivets forhold i området ikke er af en sådan størrelse og karakter, at de taler afgørende imod, at hovedforslaget realiseres.

Andre påvirkninger

Vandmiljøet vil ikke blive påvirket af hovedforslaget, da vejvandet som altid ledes ud i kloaksystemet. Trafikomlægningen forventes heller ikke at medføre væsentlige konsekvenser for det visuelle miljø.

En VVM-redegørelse skal indeholde en beskrivelse af "de som en mulig følge af miljøpåvirkningerne afledte socioøkonomiske forhold", d.v.s. grundlaget for et områdes sociale struktur og erhvervsliv. Udover de ovenfor nævnte rekreative forhold, ses der ikke at være afledte socioøkonomiske konsekvenser af projektet, da de erhvervsmæssige forhold for områdets virksomheder og de få butikker på Strandvejen ikke ændres væsentligt i forbindelse med projektet.

Spørgsmålet om trafikomlægningen kan medføre ændringer i huspriserne er formelt set ikke et VVM-anliggende, men er blevet bragt op i debatten om projektet. Det fremgår af VVM-redegørelsen, at der med udgangspunkt i en undersøgelse fra Miljøstyrelsen kan skønnes en prisstigning på ca. 4 % på ejendomme på Strandøre/Strandpromenaden og et prisfald på ca. 2 % på Strandvænget/Strandvejen.

Der er stor usikkerhed knyttet til sådanne skøn, men hvis størrelsesordenen er rigtig, må man antage, at den aktuelle, hastige udvikling på ejendomsmarkedet i København vil gøre det vanskeligt at udskille prisændrin-

ger, der udløses af projektet, fra den generelle prisudvikling i området.

Afværgeforanstaltninger

Som led i projektet vil den skiltede hastighed på Strandvænget mellem Strandvejen og Strandpromenaden blive foreslået nedsat fra 60 km/t til 50 km/t, hvilket, hvis hastighedsgrænsen overholdes, vil medføre en reduktion i støjniveaueet på ca. 2 dB(A).

HURs samlede vurdering

Det er HURs samlede vurdering, at VVM-redegørelsen ikke har fremdraget forhold, der taler afgørende imod, at hovedforslaget realiseres.